

---

## **12. “ESTIVADORES UNIDOS”: INTERAÇÃO SINDICAL E LUTA POR DIREITOS.**

Thiago Cedrez da Silva<sup>1</sup>

### **Introdução**

O presente trabalho tem como objetivo compreender as dinâmicas de poder e organização sindical da categoria estivadora de trabalho portuário entre os anos de 1950 a 1963. Bem como sua relação política e sindical com os órgãos públicos governamentais deste período. Buscaremos entender como a categoria estivadora organizou suas demandas por melhorias nas condições de trabalho e remuneração num cenário nacional, de modo a unir as diferentes entidades sindicais estivadoras do país e assim, iniciar uma luta em prol da conquista por direitos de forma unificada. Tais ações se deram através de greves e paralizações em parâmetros dos portos locais e com uma abrangência nacional, organizados pelos trabalhadores em suas conferências e congressos da categoria, que além das greves, articulava ações na esfera política pressionando o governo a atender suas demandas. Para realizarmos esta análise, nossa pesquisa utilizara-se de fontes bibliográficas sobre o tema, assim como de relatos orais de trabalhadores que vivenciaram o período histórico em análise.

### **Conhecendo os estivadores: breves considerações sobre as especificidades desta categoria portuária**

A arte de estivar, ou melhor, carregar e organizar cargas nos porões de navios e embarcações é de certo antigo. Desde o surgimento das primeiras embarcações, temos a presença de pessoas que se incumbiam dessa função. No Brasil, no entanto, os serviços da estiva de embarcações só foram definidos categoricamente através de leis em 1943, com a Consolidação das Leis do Trabalho, no decreto-lei nº 5.452, de 1º de maio do referido

---

<sup>1</sup> Mestrando do PPGH-UFPel. [thicedrez@hotmail.com](mailto:thicedrez@hotmail.com).

ano<sup>21</sup>. Anterior a este momento, o obreiro podia exercer tanto a função de capatazia, ou seja, trabalhar carregando mercadorias dos armazéns portuários ao cais, quanto da estiva a bordo do navio, arrumando as cargas no porão.

Em geral, as categorias que predominam nas operações portuárias, desde sua regulamentação, são os estivadores, trabalhadores de capatazia, conferentes e consertadores de carga e descarga e arrumadores. Sendo este último, a força complementar dos trabalhadores de capatazia. Mas, basicamente, o serviço de estiva, segundo o já referido decreto-lei, compreende-o:

[...] trabalho braçal de manipulação das mercadorias, para sua movimentação ou descarga ou carregamento, ou para sua arrumação, para o transporte aquático, ou manejo de guindastes de bordo, e a cautelosa direção das operações que estes realizam, bem como a abertura e fechamento de escotilhas da embarcação principal e embarcações auxiliares e a cobertura de embarcações auxiliares. (decreto-lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, Art.255. CLT apud: REIS, 1973, p. 125).

Estes trabalhadores que compõem o contexto portuário estão imersos em uma logística de trabalho interligada e dependente uma da outra. Entretanto, a cada categoria compete uma atividade laboriosa específica que acaba os diferenciando, tanto no *fazer-s<sup>3</sup>e<sup>2</sup>* da profissão quanto nas formas de remuneração.

Conforme mencionamos acima, o porto possui um espaço de trabalho preenchido por diferentes categorias trabalhadoras que, embora dividam o mesmo ambiente de labor, se diferenciavam entre si e possuíam também uma identidade enquanto grupo advindo das atividades que exercem. Por isso é importante entendermos a cultura operária, sobretudo suas especificidades, aproximações e diferenciações presentes no cotidiano de trabalho.

Durante meados do século XIX e início do século XX, o processo de carregamento e arrumação de cargas, tanto no cais portuário quanto no porão do navio, era prestado por trabalhadores vinculados a empresas de navegação e exportação marítima, os chamados armadores (GITHAY, 1992, p. 4). No entanto, estes trabalhadores, até 1940, não possuíam, juridicamente, a separação e delimitação em forma de categorias específicas de trabalho no porto (estivadores, portuários, de capatazia, arrumadores, conferentes e assim por diante). Somente após a Consolidação das Leis de trabalho, sobretudo com o decreto

<sup>2</sup> Cf. Art. 257 da CLT, que estabelece o seguinte: “a mão de obra na estiva das embarcações [...] só poderá ser executado por operários estivadores ou por trabalhadores em estiva de minérios nos portos onde os houver especializados, de preferência sindicalizados, devidamente matriculados nas Capitâneas dos portos ou Agências”.

<sup>3</sup> A expressão é utilizada no sentido que é dado por E. P. Thompson (2011, p. 9). Nas palavras do autor, “[...] fazer-se, porque é um estudo sobre um processo ativo, que se deve tanto à ação humana como aos condicionamentos. A classe operária não surgiu como o Sol numa hora determinada”. Toda vez que nos referirmos a fazer-se em nossa pesquisa, estaremos nos apropriando do conceito deste autor.

---

lei n.º 5.452, de 1º de maio de 1943, que as funções de trabalho no porto foram começam a ser delimitadas e definidas.

### **A mobilização e atuação nacional dos estivadores em prol de direitos para a categoria entre os anos de 1950 a 1963.**

Ao observamos o contexto de democratização, sobretudo após 1950, percebemos que o Brasil vivenciava importantes alterações no processo industrial, por intermédio da criação de indústrias de consumo duráveis. Neste caso, ressaltamos o governo do presidente Juscelino Kubitschek com sua política de mudanças no país através do seu Plano de Metas, da construção de Brasília e do estímulo á entrada de capital estrangeiro.

Por outro lado, essas ações que visavam à melhora econômica e social do país, no discurso oficial, desencadeiam um processo que favoreceu o endividamento de diversos Estados e do país. Para Marcelo Badaró Mattos (2003):

Nos primeiros anos do governo de JK o salário mínimo atingiria o mais alto patamar de sua história, mas chegava em queda a 1960 e cairia ainda mais nos anos seguintes. A principal causa das perdas salariais era a inflação. [...] a taxa anual de inflação, que em 1955 era de 19,1%, em 1959 atingiu 52,1%. Nos anos seguintes, apesar de uma pequena queda em 1960, a taxa inflacionária continuaria a subir, atingindo 79% em 1963. Os dados da época demonstram também que o crescimento econômico e a superação das desigualdades sociais não eram sinônimos, pois em 1960 os 70% mais pobres da população brasileira detinham 20 % da renda nacional, contra os 40% apropriados pelos 6% mais ricos da população. (MATTOS, 2003, p.38)

Esses fatores econômicos que se sobressaíram, aliados aos interesses políticos, e dentre outros aspectos, serviram para fomentar o movimento sindical observado entre os anos de 1950 e o ano de 1964. Vários são os índices dessa ascensão, tais como o “crescimento do número de greves; visibilidade dos sindicatos pela opinião pública; participação das entidades sindicais na formulação de pautas políticas para o país; e constituição de organismos intersindicais, entre outros exemplos.” (MATTOS, 2003, p. 39). Os obreiros da estiva também sentiam “na pele” os reflexos econômicos do país neste período e de forma organizada, mesmo frente a várias divergências, estabeleceram uma série de ações conjuntas para unir a categoria nacionalmente e assim agir em prol de melhorias. Através da realização de congressos nacionais os trabalhadores conseguiram sistematizar suas pautas e focar esforços em seus objetivos. Embora tivesse sido elaborado anteriormente um primeiro congresso nacional dos estivadores no ano de 1933, no Rio de Janeiro, com o intuito de fundar a Federação Nacional da Categoria, será somente em 1949 que esta entidade representativa instala-se efetivamente e inicia sua atuação.

Corroborar isso a opinião do estivador e militante sindical João Batista Oliveira, o ano de 1949 foi o de refundação Federação Nacional dos Estivadores. Pois, “ao contrário do que ocorreu no I Primeiro Congresso Nacional dos Estivadores em 1933, cuja fundação ficou somente no papel, a mesma foi instalada no prédio do IAPETC, na Rua Santa Luzia, Rio de Janeiro, então capital da República” (OLIVEIRA, 1999, p.75-76).

Além disso, outro aspecto a ser mencionado consiste na questão das discussões e ações para resolver os problemas que a categoria enfrentava na relação entre Estado/empregador/empregado, viu-se a necessidade de reunir novamente todos os trabalhadores do setor estivador. O II Congresso Nacional dos Estivadores ocorre então no mês de abril de 1955 na cidade do Rio de Janeiro convocando todos os sindicatos da categoria no país. Deste evento, algumas reivindicações a serem feitas aos poderes constituídos foram aprovadas. Dentre estas:

- a) Uma regulamentação do serviço da estiva, que acabe com os ganhos de meio-dia; extinção do trabalho depois das 24 horas; divisões das operações das cargas insalubres e corrosivas em turnos; melhorias nos salários e taxas dos serviços manipulados com sacaria superior a 60 quilos; os serviços manipulados com cargas inflamável e perigosa serem majorados com um taxa de periculosidade; equiparação dos valores das taxas de serviços de cabotagem aos de procedência estrangeira, pagamento das taxas do serviço de estiva na base de tonelagem, embalagem e unidade de mercadoria, de acordo com o frete do navio.
- b) Melhoria das condições de vida dos estivadores com aumento de salários com base no custo de vida, pagamento em dobro nas operações extraordinárias, domingos e feriados.
- c) Melhoria da Previdência e Seguro Social dos estivadores, com seguro de vida especial nas operações com inflamáveis e explosivos; aposentadoria integral aos 25 anos de serviço e com 55 anos de idade; defesa do decreto 35.448, de 1º de maio de 1954<sup>43</sup>; medicamentos grátis, construção de sanatórios e colônia de férias com auxílio do Instituto, devolução dos excedentes de contribuição que se encontra em poder do IAPETEC aos estivadores, por intermédio do sindicato.
- d) Direito a liberdade sindical e demais problemas com admissão e controle do quadro social pelo próprio Sindicato; elaboração de um anteprojeto com as reivindicações acima citadas, concretizando as aspirações dos estivadores; liberdade de ação aos sindicatos, para formularem suas teses dentro de suas órbitas regionais. (OLIVEIRA, 1999, p.80-81)

Além dessas reivindicações vistas acima, através do II Congresso, foi encaminhada ainda uma proposta ao Deputado Aarão Steinbruch PTB/RJ. Que por sua vez, apresenta o Projeto de Lei 850/1955<sup>5</sup> no plenário. Esta era uma iniciativa que visava,

<sup>4</sup> O decreto 35.448, de 1º de maio de 1954 refere-se à expedição do Regulamento Geral dos Institutos de Aposentadoria e Pensões. Conforme: < <http://www.previdencia.gov.br/a-previdencia/historico/1934-1959/>> Acesso: 9 de julho de 2015

<sup>5</sup> Projeto de lei apresentado no dia 8 de dezembro de 1955 conforme consta no Diário do Congresso Nacional, seção I, Ano X, nº 189. Pag. 9060, Coluna 02. E arquivado conforme nos termos do artigo 292 do

dentre outras questões relativa ao trabalho, distanciar o intermediário dos serviços da estiva, de modo a diminuir assim o custeio dessas operações. Por fim, este projeto acabou sendo arquivado pela mesa diretora dos deputados.

Destarte, é possível aferir que as reivindicações foram “postas na mesa”, deixando claro quais os anseios da categoria frente às condições laboriosas e ao capital empregador. Percebe-se também a relação existente entre a política e os trabalhadores da estiva, pois através de líderes políticos de partidos como o PTB, PSD e o PCB, por exemplo, os estivadores tinham como levar suas reivindicações ao plenário de modo a fazer-se ouvir as suas demandas e necessidades de trabalho. Assim, a luta por direitos saía do chão do cais portuário e dos escuros porões dos navios, e projetava-se em esferas maiores: o campo político. Destaca-se que as reivindicações dos estivadores serviram de base para as demandas de outras categorias portuárias. O que amplia a importância das negociações efetivadas pelas entidades dos estivadores.

Na perspectiva do historiador Fernando Teixeira da Silva, o período que corresponde de 1956 a 1959 pode ser dividido em duas fases no que se refere à atuação dos sindicatos do porto frente à relação com o governo e a realidade política/social do país. O primeiro em um curto momento, no qual “os doqueiros voltaram a contar com uma política de conciliação e compromisso do governo diante de suas reivindicações”. Além disso, vimos à atuação de Jango, vice-presidente da república, que após a recuperação do vínculo com o Ministério do Trabalho, “intercede favoravelmente a um pedido de aumento salarial e abono por tempo de serviço”. (SILVA, 1995, p.160-161).

Já na referida segunda e longa fase, conforme denomina Silva (1995), o presidente JK impôs, em sua política desenvolvimentista, uma série de ações preventivas para tentar sanar os problemas que o país vinha passando. Dentre essas ações, conforme afirma o referido historiador, o governo impôs:

[...] uma linha de contenção dos aumentos salariais e uma restrição a certo distributivismo que, até então, mesmo que de maneira precária, vinha sendo mantido. Sobretudo a partir de 1958, Juscelino lançou um programa de estabilização e apelou aos operários para que ‘apertassem os cintos’, iniciando um campanha pelo salário mínimo congelado. Entretanto, os protestos multiplicaram-se; JK resistiu aos aumentos e congelou os preços de primeira necessidade; muitos sindicatos, por sua vez, lançaram a proposta de criação de comissões de controle dos preços com participação operária, apoiando o congelamento, mas exigindo a elevação do salário mínimo. Tais mobilizações se traduziram nos maiores ganhos em salário real desde 1945, mas tiveram curta duração face ao crescente des controle da inflação. [...] excetuando 1955, o

---

governo nunca havia sido alvo de tantas críticas dos operários das docas e dos próprios dirigentes sindicais petebistas que, abertamente, diziam apoiá-lo. Essa fase redundou em uma crescente ambiguidade nos laços de interdependência entre trabalhadores e governo. (SILVA, 1995, P. 161)

O desejo de participação nas decisões político-econômicas do país e de melhorias para a categoria portuária da estiva era intenso e estava se fazendo “ouvir”. Vigiar e cobrar resposta do governo frente às condições econômicas e sociais que os obreiros vivenciavam era prioridade. Neste contexto, os estivadores mais uma vez organizam-se nacionalmente e através da “voz” de Oswaldo Pacheco da Silva<sup>6</sup>- presidente da Federação Estivadora - convoca as entidades sindicais estivadoras do Brasil a se juntarem e realizar, no dia 1º de agosto de 1960- na sede do sindicato dos estivadores de Santos/SP<sup>7</sup>- o III Congresso Nacional dos Estivadores<sup>8</sup>. Convêm ressaltar que apesar das lutas, várias vezes, não lograram êxito, mas se faziam presente e atuantes.

Deste congresso, formulou-se um documento denominado “declaração dos Princípios”<sup>9</sup>, um resultado de longos anos de estudo sobre as questões sindicais dos estivadores de todo o país. Pelo qual ficaram reunidos durante dez dias neste congresso, em busca de levantar os principais problemas que afligiam a categoria. Segundo a socióloga Di Paolo (1986), esta declaração representou uma síntese das teses aprovadas que se tornou a principal frente reivindicatória dos obreiros dos porões. Para podermos compreender melhor a importância deste documento para a categoria, trazemos os principais itens reivindicatórios presentes nele:

- liberdades democráticas expressas na carta magna, não admitindo retrocessos no desenvolvimento da democracia brasileira;

- relações comerciais e diplomáticas do Brasil com todos os povos do mundo, de acordo com os supremos interesses da pátria;

---

<sup>6</sup> Era comum neste período, trabalhadores em atuação sindical utilizarem de sua experiência como passaporte para cargos políticos. Neste caso, o candidato ganhava-se apoio por parte dos demais trabalhadores que entendiam que ao colocarem um membro de sua categoria no governo, poderiam conseguir estabelecer mais diálogo e levar suas demandas específicas-seja social ou trabalhista- para esferas do governo.

<sup>7</sup> Situado na “Rua Dr. Eduardo Ferreira, Nº 79, na cidade de Santos, estado de São Paulo”. (OLIVEIRA, 1999, p.89-90).

<sup>8</sup>Neste evento os sindicatos da estiva do sul do país tiveram seus representantes presentes. Sendo do Sindicato dos Estivadores de Porto Alegre os trabalhadores: Ari Diniz (como relator da mesa de Comissão de Marinha Mercante); José Edoir dos Santos (como secretário da mesa de Comissão de Problemas Econômicos e Sociais); Hermes Agapito da Luz (como relator da Mesa de Comissão de Redação Final). Ires José da Silva; e José Costa Silveira; Por sua vez, o Sindicato dos Estivadores de Rio Grande estava sendo representado por Ephraim Lacerda de Moraes (como primeiro secretário da mesa diretora do evento). Por fim o Sindicato dos Estivadores de Pelotas sendo representado pelo estivador José da Silva Pinto. (OLIVEIRA, 1999, P. 91-94)

<sup>9</sup>O texto integral da “Declaração dos princípios” se encontra no relatório da Federação Nacional sobre o “III Congresso Nacional dos estivadores”. Conseguimos acesso a alguns trechos desse documento a partir da leitura do estudo sociológico de Darcy Flexa Di Paolo (1986), “os estivadores do Pará no movimento sindical brasileiro”.

- 
- reforma do ainda vigente sistema corporativista da estrutura sindical, no firme propósito de alcançar a plena autonomia e a liberdade dos sindicatos;
  - direito a greve;
  - controle estatal do petróleo, da energia elétrica, da exploração e industrialização dos nossos minérios radioativos, da borracha natural, sintética e do trigo, bem como pela melhoria da política de exportação do café brasileiro;
  - nacionalização dos frigoríficos;
  - nacionalização dos bancos de depósitos, contra o retorno indisciplinado de lucros dos capitais estrangeiros;
  - medidas contra a alienação de qualquer parte do território nacional;
  - extensão dos direitos assegurados na CLT aos trabalhadores do campo;
  - reforma agrária;
  - combate contra qualquer discriminação política, ideológica, religiosa ou filosófica;
  - medidas contra o projeto de diretrizes e bases do ensino, por não atender aos interesses dos trabalhadores e do povo em geral;
  - unidade nacional dos estivadores e de todos os trabalhadores, bem como a solidariedade universal de todas as categorias sindicais;

É possível inferir que este documento representou um norte de ações pautadas na luta por direitos, não só da própria categoria como também das demais especialidades do trabalho portuário. Podemos perceber um sentimento nacionalista, sobretudo voltado para algumas questões que seriam encampadas nas propostas das Reformas de Base, que futuramente, fariam parte do projeto político adotado por João Goulart em meados de 1963-64.

Fez-se presente neste congresso, diversas comissões de trabalho com o intuito de discutir vários assuntos ligados aos setores laboriosos. Destaca-se entre essas comissões, a Previdência Social, de Legislação Sindical, de Resoluções e Declarações de Princípios, de Marinha Mercante, de Portos, de projetos de leis que estava voltada a questões da estiva e por fim, uma comissão de problemas econômicos e sociais. Discutindo suas pautas entre os membros e em plenário, os estivadores aprovaram duzentas teses que representavam as principais demandas da categoria em relação às condições de trabalho no porto, seus ganhos financeiros e direitos sociais. Dentre esses apontamentos reivindicatórios, citaremos algumas de natureza geral e as que dizem respeito à categoria estivadora.

- 
- 1) Considerar insalubre todo serviço da estiva e desestiva de cargas através do decreto executivo, no sentido de que a estiva viesse a ser beneficiada com a aposentadoria especial, conforme o cap. V, art. 31 da nova Lei da Previdência Social;
  - 2) Extinguir os meios dias e as meias noites no trabalho da estiva;
  - 3) Uniformizar, em todo o Brasil, os salários e as taxas de estiva e desestiva, tonando-se por base os Estados com maior valor;
  - 4) fazer observar, além das majorações devidas em todos os serviços de estiva, as seguintes elevações a serem somadas àquelas:
    - 50% em cargas ou ambientes que possuíssem grau de calor acima do normal;
    - 100% em cargas ou ambientes deteriorados, que contivessem gases em emanção;
    - 100% em todo o serviço realizado em corredor, gavetas, bigtanques, caixa forte, tanques e outros locais inadequados, a título de dificuldades nas operações;
  - 5) realizar operações de cargas insalubres, perigosas, corrosivas, etc., por turmas em apenas 4 horas de serviço cada;
  - 6) Incluir um estivador “aguadeiro” para fornecer água potável para todos os ternos em operação no navio, sendo remunerado pela maior quota, do período de trabalho, dia e noite;
  - 7) Cobrar as empresas uma taxa para construção de lavatórios e instalações de higiene, ou então que fosse assegurado ao estivador o uso destes serviços quando operam a bordo;
  - 8) Favorecer a autonomia e a liberdade sindical;
  - 9) Defender e regulamentar o direito de greve;
  - 10) Exigir a não interferência da DTM no ingresso de associados no sindicato;
  - 11) Assegurar a estabilidade a garantia do trabalho de estiva;
  - 12) Exigir que, nos serviços de estiva, as horas paradas fossem remuneradas proporcionalmente ao real percebido;

Houveram outras reivindicações ligadas ao trabalho da estiva nos portos. E sobre isto, Di Paolo (1986) levantou o seguinte:

[...] os estivadores decidiram também solicitar das autoridades competentes as melhorias urgentes dos portos, cenários principais de suas atividades, tendo como objetivos imediatos promover melhores instalações, isto é, construir mais cais, armazéns, silos, desobstrução das barras, dragagens, retiradas de navios afundados nos portos, balizamento dos canais, colocação de guindastes nos portos onde ainda não existiam, etc. Essas eram as reivindicações mínimas para que seu dia a dia de trabalho se torna menos penoso. (DI PAOLO, 1986, p.125)



---

É possível perceber o conhecimento da importância que os estivadores possuíam da sua função, bem como, a consciência por parte destes, de sua relevância para o serviço portuário. Havendo greve ou paralizações no setor, por conta de alguma reivindicação, o porto parava e com isso uma das “portas econômicas do país” ficava sem movimento, ficava fechada. Mesmo sabendo que não seria fácil conseguir trazer a tona essas demandas e implantá-las rapidamente, os estivadores se uniram e organizaram-se em prol de um objetivo comum: os seus direitos. Com sua força social e um esperto jogo de barganha, através de seus sindicatos apoiados pela federação, foi possível galgar avanços no setor sindical. Sendo estes conhecedores da sua realidade de trabalho e fazendo uma leitura política/social do período, estes homens lutaram para garantir melhoras através da conquista da cidadania.

Possuindo mais experiência com a realização de dois congressos nacionais e percebendo que a categoria estivadora, ao unificar-se, ganha mais força. A repercussão do III Congresso dos Estivadores foi maior. A Federação Nacional da Estiva, visto que nas edições passadas suas reivindicações foram proteladas pelo Ministério do Trabalho, justamente por não terem feito ações efetivas de paralisação. Desta vez, prontificou-se rapidamente a encaminhar as demandas da categoria aos respectivos setores do Ministério trabalhista e ao mesmo tempo combinar uma ação unificada em todos os portos do país com data de uma greve nacional, através de uma “senha: Maria chega de manhã”, caso as demandas não fossem ouvidas. (OLIVEIRA, 1999, P. 96)

Passado alguns meses após a realização do último congresso nacional, as reivindicações continuavam paradas nos setores do Ministério do Trabalho. O presidente da Federação Nacional Oswaldo Pacheco, já com a confirmação de que os sindicatos apoiariam a decisão de greve geral, propõe mais um prazo ao Ministério e marca a data de 18 de outubro de 1960 para a paralisação das atividades portuárias no Brasil. Não havendo mudanças, no dia 17 de outubro de 1960, os sindicatos da categoria estivadora são avisados de que a “Maria chega de manhã” e assim comunicam às empresas que no dia posterior não haveria trabalhadores para estivar as cargas do navio no cais<sup>109</sup>. De fato, os portos brasileiros amanhasssem parados. Uma greve sem prazo para terminar é deflagrada até que as reivindicações dos estivadores sejam atendidas.

---

<sup>109</sup>Neste contexto, boa parte das comunicações feitas entre os diversos segmentos de trabalhadores do porto era feita através de telégrafo e/ou cartas. Esta última era emitida através de membros dos navios que entregavam a correspondência para o destinatário ao atracar em outro porto, seja ele um porto regional, nacional ou internacional. Assim mantinham contato sobre acontecimentos locais referentes ao mundo do trabalho e as relações portuárias.

Neste cenário, acontece uma articulação por parte das entidades estivadoras num parâmetro nacional, um movimento de reivindicação da causa salarial para a esfera executiva, denunciando as incompatíveis remunerações da categoria. Na memória do estivador João Batista Oliveira, a greve do dia 18 de outubro foi proveitosa, pois mobilizou o Ministro Batista Ramos a viajar ao Rio de Janeiro para:

[...] dialogar com os estivadores e encontrar uma solução que acabasse com a greve. Ainda na parte da manhã do dia 18, o Ministro Batista Ramos, que na última reunião havia ironizado o presidente Pacheco, chega ao rio, todo apavorado e surpreendido com a prova de unidade dada pela estiva brasileira. Este acontecimento causou um impacto tão grande e foi tão decisivo, que no fim da tarde do mesmo dia, os estivadores já haviam conquistado: a) férias; b) aumento nas taxas de produção e nos salários; c) retorno das caixas de acidente com a assinatura do Decreto 49.383; d) fornecimento de água potável aos estivadores nos porões dos navios, reivindicação nascida no II congresso. Fortaleceu-se com esta grande demonstração de unidade, a nossa consciência de classe e, ao mesmo tempo, o respeito das demais categorias e, principalmente das autoridades. (OLIVEIRA, 1999, p.98)

O estivador João Batista de Oliveira relembra com mais detalhes, os acontecimentos do dia 18 de outubro apresentando um relato em seu livro de memória:

O presidente Jânio Quadros, ficou apavorado e intimou a presença do presidente da Federação para explicar as razões da denúncia. Recebendo a intimação, que mediante a maneira como formalizada, isto é, com um avião especial e acompanhante especial, Pacheco conclui que estava sendo preso e por medida de precaução, convidou o Presidente do Sindicato do Rio de Janeiro, em que não confiava muito<sup>11</sup> para estas empreitadas, Eliezer da Cruz, para ir junto com ele até Brasília. Felizmente apareceu na Federação o presidente do Sindicato de Ilhéus, José Pinto Madureira, homem de toda confiança do companheiro Pacheco, que imediatamente substituiu Eliezer. Já em Brasília, na entrada do gabinete do Presidente, houve um incidente, por que o segurança que conduzia Pacheco até o presidente, impediu a entrada de Madureira. Este, temendo acontecer alguma coisa com Pacheco, sem o seu testemunho, “meteu a mão”, no segurança, de maneira que, quando tudo passou, ele já estava do lado de dentro, junto com o Pacheco, que ria e ao mesmo tempo se desculpava ao Presidente da República. Quando interrogado sobre os ganhos dos estivadores, Pacheco fez ver, que aqueles ganhos eram esporádicos, que a média de ganho dos trabalhadores que ele representava era inferior á dos trabalhadores com suas especialidades; ainda mais que os estivadores foram os primeiros trabalhadores, no Brasil, a levantar a bandeira da produção e se raramente fazia jus a uma remuneração elevada, era porque teriam produzido para tal. O presidente Jânio, que tinha iniciado a reunião ameaçando, dizendo até que não era nenhum “jucelinozinho”, terminou se congratulando com Pacheco, que aproveitou e levou ao conhecimento do Presidente, algumas reivindicações sem solução, do porto de Santos e, imediatamente, foi autorizada as medidas necessárias. (OLIVERA, 1999, p.99-100)

Se tomarmos o relato acima ao pé da letra, observa-se a habilidade de negociação e solidariedade entre os colegas estivadores, o que nos permite inferir ainda, que se tratava

<sup>11</sup> Essa questão de desconfiança apresentada no relato acima, pode ser um reflexo das relações político-ideológicas entre as entidades estivadoras de Santos e Rio de Janeiro que disputavam a presidência da Federação Nacional dos Estivadores. Segundo a historiadora Ingrid Sarti, até 1959 a presidência da entidade nacional fora chefiada pela ala do Rio de Janeiro. (SARTI, 1981)

---

até de uma ação de proteção coletiva. Esta greve ocorrida em todos os portos do país fazia parte de um movimento nacional de organização das reivindicações da categoria e a sua união em todo o país foi acordado no Terceiro Congresso Nacional realizado em Santos/SP. Encabeçado pelo presidente da Federação, o estivador Oswaldo Pacheco, a mobilização sindical ocorrerá até meados de 1964, através de reuniões frequentes dos líderes sindicais de cada porto, de assembleias com pautas nacionais e visitas de uma equipe diretora (Oswaldo Pacheco e outros líderes) a sede dos sindicatos municipais.

Deste modo, é possível inferir que a força que a categoria adquire ao se unir nacionalmente, tornou-se relevante. Pois possibilitou discutir questões importantes como salário e condições de trabalho no porto, que por hora, eram reivindicadas localmente nos portos estaduais. A noção de uma consciência de classe é vista claramente na medida em que ocorre a unificação da categoria por parte dos trabalhadores e seus sindicatos das diferentes regiões portuárias estaduais do país, como também na ação.

Após a Campanha da Legalidade (1961), as entidades representativas dos trabalhadores ampliavam ainda mais suas reivindicações para diferentes setores e regiões do Brasil, como, por exemplo, estimulando a sindicalização na área rural, combatendo de frente o intocável sistema fundiário do país, baseado no latifúndio.

Neste sentido, os estivadores organizaram-se mais uma vez para debater e reivindicar seus direitos. No mês de março do ano de 1962, o presidente da Federação Nacional dos Estivadores, Oswaldo Pacheco, convocou um conselho de representantes para uma conferência no Porto de Recife para mobilizar todos os estivadores do Brasil. Com intuito de debater a suspensão, pelo Conselho dos Ministros chefiado neste momento por Tancredo Neves, das resoluções 2.132 e 2.133 do boletim 320 da Comissão da Marinha Mercante, que alteravam uma porcentagem do valor de recebimento dos estivadores por estivagem de fretes realizados. O estivador João Batista Oliveira, relata com mais detalhes, esta mobilização em prol da suspensão das resoluções que diminuiriam os seus salários no mês trabalhado:

[...] o trabalho feito por mim, pela Federação e os presidentes dos sindicatos do norte e nordeste do Brasil, com publicações nos jornais das capitais do Amazonas, Pará, Maranhão, e Ceará, conclamando os trabalhadores a não aceitar o desrespeito à constituição no que se referia diminuição de salário. Este mesmo trabalho foi feito por sindicatos do sul do país e todo esse movimento de unidade chamou a atenção das autoridades ao ponto de aceitar uma reunião com Pacheco no sentido de se encontrar uma solução. (OLIVEIRA, 1999, p.106)

Passado se alguns dias da reunião dos estivadores em Recife houve um encaminhamento de um documento a Federação Nacional dos Estivadores, do Conselho de Ministro de Brasília, relatando as seguintes informações:

Brasília, 13 de março de 1962-Sr. Presidente- Em referencia ao seu ofício dirigido ao Sr. Presidente do Conselho do Ministro, esclareço a V.S. que, dos entendimentos mantidos entre o Sr. 1º Ministro e o titular da pasta da Viação e V.S. , ficou estabelecido que as vantagens decorrentes da aplicação das resoluções 2.132 e 2.133 do Boletim 320 da Comissão da Marinha Mercante, vigorarão excluindo-se os produtos relacionados pela conferencia Americana de Fretes sobre os quais se alega haver necessidades de uma sobre taxa, para ocorrer ao pagamento de mão de obra dos serviços da estiva, pelo prazo de 30 dias improrrogáveis, prazo durante qual deverá a Comissão designada pelo Ministro da Viação, pronuncia-se conclusiva e concretamente sobre as alegações da mencionada conferencia. Esclareço, ainda, que os prejuízos recorrentes da exclusão mencionada serão inteiramente ressarcidos, na forma que for estipulado pelo Ministério da Viação em atenção ao principio legal da irredutibilidade de salário, sirvo-me do ensejo para apresentar a V. As. protestos de estima consideração, assinado Virgílio Távora. (OLIVEIRA, 1999. P.107)

Tomado o conhecimento da posição do Ministro do Conselho em relação à manifestação dos estivadores emitida, a FNE<sup>12</sup> em sua 2º Conferencia Nacional<sup>13</sup> publica a seguinte nota:

As autoridades, aos trabalhadores, e ao povo em geral. Tendo o Conselho de Ministros, em documento acima enviado a nossa Federação reconhecendo a irredutibilidade de salário em respeito à Constituição da República este conferencia resolve: 1º- A partir desta data, suspender as restrições que vinham sendo adotadas em relação às horas extraordinárias, dando uma demonstração do grau de responsabilidade com que encaramos os problemas nacionais. 2º- No entanto, em defesa da categoria, se no prazo improrrogável de trinta dias, conforme documento assinado pelo governo, não forem definitivamente respeitados todos os direitos constantes do Boletim 320, os estivadores de todo território nacional no dia 16 de abril do corrente ano cruzarão os braços, até que sejam respeitados o princípio de irredutibilidade de salários e demais direitos garantidos pela Constituição Brasileira. 3º- A atitude de nossa categoria, visa mostrar ao povo, que os estivadores do Brasil não admitem e não aceitam a

<sup>12</sup> Foi realizada em março de 1962, na cidade de Recife, em Pernambuco, visando discutir problemas decorrentes da perda de conquistas já adquiridas e com o propósito de evitar o retrocesso em sua história de luta sindical: a repercussão desta conferencia na categoria foi significativa. Já que, devido as pressões dos armadores nacionais e estrangeiros junto ao governo, contra os direitos adquiridos por essa categoria, os estivadores perdem uma das mais significativas conquistas: a do pagamento da carga geral em igualdade de condições com o metro cúbico, que no dia 28 de fevereiro de 1962 foi suspensa pelo Conselho de Ministros, a título de maiores estudos. Nesta conferência, os estivadores tomaram a importante decisão de não aceitar nenhum retrocesso em seus direitos adquiridos. Assim, ameaçaram paralisar mais uma vez os portos brasileiros no dia 16/04/1962.

<sup>13</sup> Estiveram presentes nessa conferência e participaram da Comissão que respondeu pelo documento assinado pelo Presidente da FNE, o estivador Pacheco da Silva, os presidentes dos seguintes sindicatos: José Casimiro da Silva (Fortaleza), José Oswaldo Gomes (Pernambuco), Oswaldo Vicente Dionizio (Minérios de Niterói), Raymundo Vasconcelos (Santos), José Benício de Oliveira (Cabedelo), Luiz Simplício de Farias (Minério GB), Domingos José Rodrigues (Cabo Frio), **Benjamim Santos Pereira (Pelotas)**, Turbilio Custódio de Farias (Florianópolis), José Bernardes (Itajaí), Antônio Primo da Silva (Alagoas), **Walter Neves (Rio Grande)**, Manoel Francisco de Oliveira (Aracaju), João Mathias Filho (Vitória), Pretestato José da Cruz (Natal), Jayme Maciel (Salvador), Joaquim Xavier de Souza (Macau), Antogildo Pascoal Viana (Manaus), Luís Oliveira Junior (Representando o presidente o sindicato dos estivadores do Rio de Janeiro), Thiago da Silva (Parnaíba), Rodrigo Coelho (Pindaré Mirim), José Sampaio de Barros Filho (Areia Branca). [grifo nosso]

---

interferência acintosa, inclusive com campanhas de calúnias, partidas dos grupos de navegação estrangeira, entidades representativas dos seus interesses, com Conferência Americana de Fretes e outras ainda mais brasileiros que servem a testa de ferro contra a categoria dos Estivadores do Brasil tentando confundir a opinião pública com inverdades a fim de conseguirem ditar as formas de pagamentos para o serviço da estiva, contrárias aos preceitos da Lei e da Constituição Brasileira, com o objetivo de manter a nossa Nação sempre como colônia de escravização política, social e econômica e também, visando destruir a Frota Nacional de Navegação pela concorrência desonesta da cobrança de fretes em dólares e forma de pagamento desigual para os estivadores, como no caso presente a Navegação Nacional pagando por cubagem e Navegação estrangeira pagando por peso, fato que determina maior evasão de divisas agravando a economia nacional. 4º-Chamar a atenção do povo, e particularmente, dos trabalhadores para as manobras desses grupos estrangeiros, apontando os estivadores como responsáveis pelo alto custo de vida quando a realidade é outra; a vida está cara é em consequência da ganância desenfreada, especulação, desvalorização do cruzeiro, o latifúndio, a exportação desregulada de lucros para o estrangeiro e a inflação que já vem de várias dezenas de anos, pelo privilégio de grupos inescrupulosos e não a remuneração dos estivadores e demais trabalhadores brasileiros. Vai pedir a todos o máximo de atenção, porque na realidade desejam eles dividir os trabalhadores e em especial os pactos de unidade e ação; estivadores, marítimos, portuários e ferroviários para poderem levar a efeito o plano sinistro de impedir o progresso do país, das liberdades sindicais e democráticas e de dias melhores para o seu povo. Porém enganam-se, os estivadores estão unidos e com eles os componentes do pacto, os demais trabalhadores, estudantes que desejam sinceramente o progresso da pátria, prontos para entrarem em ação e fazerem valer o respeito aos seus direitos e confiantes estamos que unidos seremos no final, vitoriosos. Assinado por Oswaldo Pacheco da Silva (OLIVEIRA, 1999, p. 108-109).

Diante da pressão e a iminente greve nacional não só dos trabalhadores do porto, como também da solidariedade dos ferroviários, e dos trabalhadores dos mineiros em Minas Gerais. Assim, o ministro não teve alternativa, se não a de convocar uma reunião com o conselho e restabelecer os direitos dos estivadores que estavam prejudicados com a suspensão das resoluções 2.132 e 2.1133, do Boletim 320 da Comissão de Marinha Mercante.

Com mais essa conquista por parte dos estivadores, percebemos que existia neste momento, uma força organizativa e uma significativa capacidade de pressão social, já que mantinham diálogo constante com outras categorias através da PUA e demais centrais sindicais. E assim, lutavam em defesa de seus direitos trabalhista e sociais. Além disso, com o ganho desta causa, os estivadores perceberam que a união e organização de toda a categoria tinha um peso maior e poderia pressionar com mais relevâncias as autoridades governamentais e as firmas navegadoras. E que através da Federação Nacional e de seus sindicatos poderiam adquirir melhores condições de trabalho e salário para a categoria.

Foi possível perceber também que a atuação conjunta da estiva com as demais categorias obreiras foi fundamental para a vitória nesta ocasião e que mantendo esse diálogo, conseguiriam ir além de causas específicas de cada categoria e alçar lutas pelo

desenvolvimento democrático e por um sindicalismo livre e autônomo. E que uma pressão maciça dos trabalhadores em geral, organizados, poderia ter mais resposta do governo indo além daquele pacto trabalhista frentado por líderes sindicais e partidos políticos de esquerda.

No mês de maio de 1963, ocorre a Terceira Conferência Nacional dos Estivadores, na cidade de Salvador/BA, que se reuniu para avaliar os resultados do III Congresso<sup>14</sup> Nacional, e as experiências adquiridas reforçando a luta por direitos da estiva no Brasil. Os estivadores demonstraram mais uma vez, na 2ª Conferência Nacional<sup>15</sup>, que havia um amadurecimento sobre as questões políticas reconhecendo sua importância não só para o crescimento da economia a partir das suas atividades laboriosas como também intensificando a articulação de base da categoria e com as demais classes trabalhadoras. Neste encontro com os dirigentes sindicais da categoria de todo o Brasil, os estivadores analisaram não só as questões pertinentes a próprio seguimento de trabalho, como também discutiram problemas importantes que estavam presentes em toda sociedade brasileira neste momento histórico como, por exemplo: a questão das riquezas do Brasil em relação à miséria da classe popular, a desumanidade predominante no campo e uma possível reforma de base, a falta de incentivo à intelectualidade, a questão trabalhista (sobretudo a reforma da CLT), e com relação ao labor portuário, a insustentável questão da “estiva livre”. Percebe-se, talvez, até uma “supervalorização” do seu poder enquanto categoria. No entanto, fica nítida a intencionalidade de discutir questões-interagir questões que transcendem o universo que de trabalho desses agentes históricos.

O estivador João Batista de Oliveira, presente nesta conferência, relembra alguns fatos ocorridos neste dia, destacando as palavras ditas em discurso pelo presidente da FNE, o estivador Oswaldo Pacheco, em relação às conquistas da estiva ao longo da trajetória histórica de luta por direitos. Rememora Oliveira, a pronúncia do companheiro que salientou:

---

<sup>14</sup> A diferença entre **Congresso** e **Conferência** é sutil, mas importante segundo Di Paolo (1986). Para a autora, o “congresso é convocado para tratar e deliberar sobre assuntos **estruturais** da categoria; a Conferência é convocada para tratar e deliberar assuntos **conjunturais**, avaliando a atuação da categoria, reforçando decisões tomadas nos congressos e procurando outras formas de operacionalizar novas conquistas”. (DI PAOLO, 1986, p.122) Explicamos isso, por que fica claro que os estivadores adotaram este modelo de discussões nas reuniões. [grifo nosso]

<sup>15</sup> A 2ª Conferência Nacional dos Estivadores ocorreu em Salvador/BA, no dia 25 de abril de 1963 com a participação de 53 Sindicatos dos Estivadores representados por 135 delegados mais, 5 da federação, perfazendo um total de 140 trabalhadores. Estavam presentes do Rio Grande do Sul os representantes do Sindicato dos Estivadores de Porto Alegre (Gustavo Rodrigues Alves, Ary Diniz e Nelson Connor), do Sindicato dos Estivadores de Pelotas (**Benjamin dos Santos Pereira**) e do Sindicato dos Estivadores de Rio Grande (**Jovenal Antônio Vieira, Telmo Porto, Zalmiro Pacheco**).

---

[...] estamos vivendo uma fase em que cada homem vale aquilo que seus atos e os fatos assim determinam, para deixarmos de lado as palavras bonitas e até mesmo as promessas que não são correspondidas e comprovadas por fatos e ações. O amadurecimento da nossa categoria não veio do acaso e sim das **experiências adquiridas** em quase um século de lutas e da abnegação de muitos companheiros que conseguiram construir e organizar estes e outros **sindicatos como instrumento e defesa de seus direitos**. Este pronunciamento do companheiro Pacheco foi feito de propósito por que alguns presidentes discursavam com lindas palavras, dando acatamento às decisões da Federação, mas nas suas bases, agiam de acordo com suas conveniências em atenção aos compromissos assumidos com as autoridades contra a luta dos trabalhadores. Quando não, apresentavam as reivindicações feitas pela Federação como sendo deles próprios. Para coibir nossa entidade, foi convocada esta conferência para uma prestação de conta e ser examinado o que conseguimos reivindicar das resoluções aprovadas no III Congresso e na nossa I Conferência. (OLIVEIRA, 1999. p. 133). [grifo nosso]

Depreende-se no discurso alguns aspectos sobre a percepção dos seus trabalhadores sobre as suas entidades. Em três perspectivas citamos, em primeiro lugar, a questão do aprendizado político/sindical no qual vemos o sindicato com uma escola de formação. A funcionalidade do sindicato que se faz presente como um espaço de debate e luta. E por fim a questão do sindicato ser um local necessário para esses trabalhadores. Retomando o teor do pronunciamento de Oswaldo Pacheco, criticando a atuação de certos membros de alguns sindicatos da estiva que estavam agindo de forma diferente daquilo que era acordado em reuniões com a federação e demais entidades sindicais, pode ser um reflexo da disputa política pela diretoria da FNE e a presidência do Sindicato dos Estivadores de Santos. Havia, nesta entidade estivadora santista, uma disputa<sup>16</sup> entre duas correntes de perspectivas políticas diferentes para assumir e manter o cargo de chefia do sindicato.

Segundo Ingrid Sarti (1981), está crise interna do SES se “agudiza e evolui até julho de 1962, quando as entidades de cúpula programam uma greve geral para 5 de julho, com pressão por ‘gabinete democrático’”.(SARTI, 1981, p. 132) . No entanto, acreditamos que estas disputas transcendem o ano de 1962 e abarcam também as disputas entre os “bagrinhos” e “tubarões” entre os anos de 1962/1964<sup>17</sup>.

No fim, como resultado das ações da 2º Conferência Nacional que apresentaram as autoridades competentes uma série de reivindicações da categoria, os estivadores

---

<sup>16</sup> Conflito este que teve seu ápice, sobretudo com o movimento da Legalidade em agosto de 1961, no qual um grupo reivindicava a permanência de Jânio Quadros na presidência do país e o outro, defendia que Goulart assumisse o poder após a desistência de Jânio e com isso, que se mantivesse o respeito à constituição.

<sup>17</sup> Ingrid Sarti (1981) dedica um capítulo de sua pesquisa sobre essa disputa entre bagrinhos e tubarões no seio político e sindical de Santos. Não nos aprofundaremos nesta questão para não perdemos o foco do trabalho, por outro lado, reservamos para outra oportunidade a discussão mais aprofundada desta questão.

conquistam, a partir das resoluções publicadas e assinadas pelo presidente da Comissão da Marinha Mercante, Sr. Gabino Vieira da Silva, os seguintes benefícios:

Resolução 2521: Concedeu aumento geral dos salários em vigor e dos atuais valores das taxas de mão de obra gerais e especiais-das tabelas I-1, I-2, I-3 dos serviços de estiva e desestiva, nos seguintes percentuais: Salário dia 70%, Carga Geral e demais cargas 70% e Sacaria Geral 80%; Resolução 2522: Determinar, para efeito de remuneração dos serviços executados aos domingos; Resolução 2523: Equiparar a taxa de mão de obra da estiva e desestiva de sacaria de café, em dalas no porto de Santos á de sacaria geral; Resolução 2524: Alterar o adicional de 8,3%,estabelecido na letra “a” da Resolução 2281 do Boletim nº 358 para 8,35% a fim de dar cobertura do 13º salário dos estivadores e das despesas administrativas correspondentes a concessão desse benefício; Resolução 2527: Tendo em vista a elevação do período de férias da estiva para 30 dias, alterar para 9,5% o percentual constante na letra “a” da resolução 2041 o boletim nº 304; (Diário Oficial da União, 1/12/1963, Boletim nº 384)

Diante da conjuntura de luta por direitos, o ano de 1963 encerra-se com uma série de conquistas tanto para os estivadores como para outras categorias como, por exemplo: o recebimento do salário família, a vitória da campanha dos plesbicito, a difusão das ideias de reforma de base e manifestações populares. É possível inferir ainda que durante a primeira metade da década de 1960, o Brasil vivenciava um período de significativa efervescência política e social, com diferentes grupos e classes sociais disputando a partir de projetos antagônicos, mudar e contribuir para o desenvolvimento do país.

A inquietação civil-militar que resultou no golpe de março de 1964 demonstra o ápice desta disputa, com vitória das armas dos setores conservadores, que resultou no fim da democracia populista e, principalmente, a desarticulação das ações sindicais dos estivadores em todo o país e a perda de direitos trabalhistas outrora conquistados pela intensa mobilização e pressão da categoria. Conquistas estas que demonstraram uma habilidade política significativa dos estivadores no aproveitamento do campo de possibilidades de atuação oferecidas pelo populismo, como observa Fernando Teixeira da Silva ao estudar a categoria portuária de Santos:

[...] os direitos constituíam uma ideia-força muito mais mobilizadora que um vasto programa nacionalista. [...] Nesse sentido, durante os anos populistas o recebimento dos direitos estava associado a certo reconhecimento da dignidade: havia o privilégio de se conseguir um benefício por meio da relação pessoal, o que não implicava necessariamente no esvaziamento da esfera pública. [...] Na relação direta com Jango, público e privado, direitos coletivos e paternalismo eram esferas intercambiáveis. (SILVA, 1995, p. 211-212)

No entanto, Silva reforça alguns pontos importantes dessa relação entre trabalhadores, sindicatos e governo, ressaltando que “apesar da reciprocidade entre governo e obreiros, verificou-se também que não faltaram momentos em que esses laços de interdependência foram temporariamente rompidos ou questionados com severidade.” E ainda reitera seu posicionamento, afirmando que as “lideranças daquela época registraram



---

um transbordamento para além dos limites previstos pela política populista” (SILVA, 1995, p. 12). Ao nosso entender, o avanço ocorrido pela luta por direitos da categoria estivadora, foi possível devido a sua habilidade em interpretar o discurso político populista de seus governantes e utilizá-los assim, para os seus objetivos. Através de uma postura de apoio em alguns momentos e contrariando-o em outros.

### **Referências bibliográficas:**

DI PAOLO, Darcy de Nazaré Fléxa. **O trabalhador da Estiva: um estudo sociológico sobre os estivadores do Pará.** Belém: CEPAS, 1981.

\_\_\_\_\_. **Os estivadores do Pará no movimento sindical brasileiro: um estudo sociológico.** Belém: CEJUP-CEPAS, 1986.

GITAHY, Maria Lucia Caira. **Ventos do Mar: trabalhadores do porto, movimento operário e cultura urbana em Santos, 1889-1914.** São Paulo: Editora da Universidade Paulista, 1992.

MATTOS, Marcelo Badaró. **O sindicalismo brasileiro após 1930.** Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 2003.

OLIVEIRA, João Batista de. **O estivador no Sindicalismo.** Rio de Janeiro: Alves Pereira Editores, 1999.

REIS, Roberto Rangel. **Trabalho marítimo: comentários legislação específicas, resoluções normativas do conselho superior do trabalho marítimo.** Rio de Janeiro: F. Alves, 1973.

SARTI, Ingrid. **O porto Vermelho: os estivadores santistas no sindicato e na política.** Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1981.

SILVA, Fernando Teixeira da. **A carga e a culpa- Os operários das docas de Santos: Direitos e Cultura de solidariedade (1937-1968).** São Paulo/Santos: HUCITEC/PMS, 1995.

THOMPSON, Edward P. **A formação da classe operária inglesa: a árvore da liberdade.** 6ª Ed. São Paulo: Paz e Terra, 2011.